

# EL ESTRATEGICO

Periódico defensor del Ferrocarril de Torre del Mar a Zurgena

AÑO II.

Almería.—Lunes 24 de Junio de 1912.

REDACCIÓN, SAGASTA, 6.—ADMINISTRACIÓN, ALVAREZ DE CASTRO, 17.—TALLERES: PLAZA DEL MERCADO, 20, 22 Y 24.

NÚM. 26.

## El ferrocarril de la Alpujarra

Con este mismo título acaba de publicar nuestro estimado colega *El Mundo*, el siguiente artículo de su redactor don Enrique Corral, que está recorriendo las Alpujarras.

«Cuando se invoca la libertad como patrimonio de los pueblos cultos, y tratan de hacer jirones esos mismos que blasfeman de progresivos el proyecto que se relaciona con este ferrocarril estratégico, hay que desconfiar hasta de la cantoreta luminosa, faro continuo que ilumina el camino ascendente hacia la perfección, como diría cualquier *Cachupin*, en una Asamblea rural al aire libre.

Una legión de infortunados vividores tratan de oponerse tenazmente a que la construcción de este ferrocarril sea un hecho. Rudas intemperancias de una sistemática oposición giran alrededor de los iniciadores de tan benéfico proyecto, sin tener en cuenta que las suspicacias se disipan, como todo movimiento inspirado en la mala fe.

Si estos nuevos vividores se hubiesen molestado en recorrer esa zona, tan rica como desconocida, que llamamos la Alpujarra, serían indudablemente los primeros, no sólo en reconocer su error, haciendo oposición a tan sublime obra, sino que se convertirían en acérrimos defensores de la misma, si es que en sus almas, como españoles, germina el verdadero concepto de acendrado patriotismo.

Desde Orgiva a Albuñol, pasando por Almegijar, Torvizcón, Sorvilán y Polopos, sólo se encuentran viveros de incalculable riqueza mineral, que, siendo algún día susceptibles de explotación, resarcirían con creces cuantos gastos pudiera ocasionar tan suspirado ferrocarril.

Pueblos como Albondón, Cojajar, Ugijar, Cetina, Laxoles, Mairena y Valor, representan por sí solos una fuente de producción infinitamente superior a cuanto se puede concebir: minas de hierro a granel, hermosos saltos de agua y productos agrarios, constituyen incommensurable riqueza, empantanada hoy por la absoluta carencia de vías de comunicación.

Seguimos la cordillera, nos encontramos con Yegen, Mecina Bombarón y Cádiz, que rivalizan en fertilidad, ocurriendo lo propio a Berchules, Jorairatar, Murtas y Turón, así como a otros pueblos de la provincia de Almería y Málaga, que también viven en el mayor desamparo, tan irritante como inconcebible.

Aparte de estas fuentes de riqueza anónima, encontraríamos la clave para contrarrestar, sin gran ejercicio cerebral, la solución a ese problema tan absurdo, como es la tan careada emigración.

Hoy, como ayer, los pueblos en masa emigran, porque, sencillamente, el obrero no encuentra medios que subvenir a sus necesidades. Prueba de que nadie sueña siquiera con abandonar su patria, es que la sola esperanza de construir un camino vecinal les retiene por tiempo indefinido.

Pero cuando esas esperanzas, en vez de adquirir forma tangible, se esfuman, se impone la reflexión severamente lógica, y de ahí que se produzca la desbandada.

Pueblos enteros he visto en la excursión que acabo de verificar, abandonados en absoluto; sus casas hundidas y muchas en visperas de serlo, jugando idéntico papel la mano devastadora del tiempo que la del obrero, que rugiendo de cólera, se vengan de quienes le desampararon, destruyendo su hogar.

Como otras de la saga va el

caldero», sucede que al emigrar lo hacen jóvenes a quienes la ley se lo prohíbe; pero vaya usted a hablarle de leyes a quien lleva días y días sin ingerir alimento alguno!

Citaré casos prácticos ocurridos en el último sorteo de quintas. En Cádiz, pueblo del partido judicial de Ugijar, de 41 mozos sorteados sólo se presentaron 19; los *reclutados restantes* son prófugos.

En Murtas, la proporción corre parejas con Cádiz; y en Nechite, Yegen y Mairena, se ha dado el estúpido caso de no presentarse ninguno. Es decir, que a este paso, la Alpujarra no contribuirá en proporción alguna con el sagrado tributo de sangre, a pesar del servicio militar obligatorio.

Ahora, que me digan esos impugnadores del proyecto de construcción del ferrocarril estratégico si merece la pena discutir sus planos y presupuestos, o si conviene que se incoe el expediente que dure medio siglo para dilucidar si en vez de estratégico, hemos de llamarle económico o secundario.»

## Las minas de Almería

De la memoria para la estadística minera de 1912 redactada por el ilustrado ingeniero jefe de esta provincia, don Antonio Melián y Castellano, entresacamos los siguientes datos cuyo conocimiento ha de interesar a los lectores.

En 1911 se han demarcado en el distrito minero de la provincia de Almería 133 registros con 4317 pertenencias, habiéndose titulado en igual tiempo 87 minas con 2.077 hectáreas, resultando existentes en primero de Enero último, 1.801 minas y 459 demasías o sea 2.260 concesiones con una superficie horizontal de 35.211 hectáreas.

De dichas concesiones están en producto 105 minas y 3 demasías con una superficie de 1.534 hectáreas, y 20 en trabajos de investigación, con una superficie de 188 hectáreas.

La producción minera durante el año referido de 1911 ha sido la siguiente:

Toneladas	Pesetas
642'4	6.224
4.971'4	95.348
5.000'0	5.000
589'0	11.780
1.006'039'0	4.415.008
227'3	16.913
17.611'9	2.882.592
4.000'0	22.000
	7.454.865

ó sea, con un aumento de 2.590.881 pesetas sobre el año anterior.

Por el puerto de Aguilas se han transportado, procedentes de Scomontin 867.121 kilogramos de estañita.

Las canteras de mármol de Macael han producido 1.510 metros cúbicos que al precio de 25 pesetas el metro hacen un valor de 38.500 pesetas en bruto en la cantera. Labrados los 1.510 metros cúbicos en las distintas formas en que se efectúan, valen en la estación de Pinar Chico, del fe-

rocarril de Lorca a Baza a 735 pesetas el metro, término medio, ó sean pesetas 1.132.000.

En Benabudux, en la zona minera de la calafaita, se recoge una arcilla bastante pura que se exporta a Cartagena para construcción de moldes en las fábricas de fundición.

En el ramo de beneficio se ha obtenido el siguiente valor:

	Plas.
Albayaalde.	50.400
Azufre.	24.288
Plomo.	66.225
Id. argentífero.	1.954.000

Total. 2.091.913

que determina una baja de 233.350 pesetas comparado con el obtenido el año anterior.

El número total de obreros empleados en la industria minera de la provincia es de 9.883, distribuidos en la siguiente forma:

En minas.	9.505
» canteras.	142
» salinas.	155
» fábricas.	81

El número de accidentes desgraciados registrados durante 1911 fué de 41, de los cuales 13 fallecieron en el acto del accidente y 6 a consecuencia de las lesiones.

La clasificación de las causas es la que se detalla:

	Obreros
Por desprendimientos del terreno.	21
» arrollamiento de vagones.	9
» explosión de barrenos.	4
» caídas y causas diversas.	2
» escape de vagones.	3
Cogidos por jaulas.	1
Ocasionados por esfuerzo violento.	1

Total. 41

De estos accidentes han resultado corresponder a minas de hierro en explotación 15 muertos y 16 heridos graves.

Resulta una relación de 0'415 por ciento de accidentes por cada 100 obreros.

Los muertos están en la proporción de 0'191 por ciento.

Gran número de concesiones mineras están paralizadas por la falta de comunicaciones que hagan factible la explotación en condiciones económicas aceptables.

La construcción del ferrocarril estratégico de Torre del Mar a Zurgena determinará la explotación de las zonas mineras de Paterna, Beiras, Alboloduy y Olula de Castro.

Se está estudiando un nuevo ferrocarril minero desde la mina «Cadima», en Carboneras, a la estación de Camarillas en la línea de Lucainena de las Torres al embarcadero de Agua Amarga y se ha terminado y está en actividad el cable aéreo de las minas de Serón y Bacares al ferrocarril de Aguilas, que ha de dar un gran aumento a la producción de hierro, durante el año corriente.

## Reliquias sagradas

Una revista yanqui ha publicado algunas fotografías, interesantes para el mundo, aunque para nosotros da un inmenso valor emocional, representando los restos de la esquadra que al mando del almirante Cervera suabundó heroicamente al salir de Santiago.

Curiosidad para entretener los ocios del extranjero, es para nosotros una fuente de vivas emociones patrióticas. Allí están los restos gloriosos, hundidos en el mar; tumbados como los dejó la furia violenta de los cañones enemigos; mostrando las brechas abiertas por los proyectiles; rotos los mástilés, destrozado el puente, roída la coraza por las aguas del mar. Allí está el «Almirante Oquendo», masa informe de hierros, mostrando una parte del puente donde el comandante Laza tuvo el gesto heroico del suicidio; allí está el «Vizcaya», embarrancado cerca de la costa, cubierto de algas, empujado, elevando como un puño amena-

zante la torrecilla acorazada, por donde asoma un cañón, apuntando a un enemigo invisible.

Trece años han pasado sobre ellos y golpeados por las olas, sacudidos por los temporales y azotados por el viento, permanecen allí sobre su lecho de rocas, pregonando el sangriento horror de la matanza bárbara.

Trece años han pasado sobre ellos y en su interior hay centenares de restos que al viajero cuentan la tragedia del patriotismo cumplido y al espíritu español recuerdan la necesidad de tener presente ese sacrificio para honrar su memoria, para vengarla tal vez...

Han querido los yanquis arrastrar esas carroñas de hierro hasta sus puertos, juzgándolas cosa propia. Y contra eso protestamos considerando que no habiéndose rendido sus tripulantes, no habiendo hecho entrega de sus buques, que prefirieron hundir y embarrancar, los restos no les pertenecen, son nuestros, y lo continuarán siendo siempre, gloriosas tumbas donde centenares de españoles duermen el sueño eterno, al arrullo de las olas, mecidos por la canción de los vientos.

¿Curiosidad histórica? No, ¡Vive Dios! No se trata de un recuerdo que puede albergarse en las salas frías de un museo, sino de una reliquia sagrada que tenemos el deber de defender en todo tiempo.

Y nuestro deber consiste en bajar a lo hondo de los cascos roídos y destrozados, arrancar de ellos los restos benditos de los que se sacrificaron y luego hundir en las aguas el hierro y el acero que hoy sobresisten recordando las torpezas de un momento de errores incalificables.

Se debe impedir que la vanidad arrastre los destrozados buques a las costas yanquis y se debe hundirlos para que nunca más el águila orgullosa en su giro continental pase sobre ellos.

Y una vez hayan recibido sepultura los restos humanos que encierran esos vastos ataúdes, deben volar a fuerza de dinamita el hierro y el acero, que si constituyen hoy un monumento de honor para nosotros, evocan demasiada tragedia.

Que los explosivos de nuestra armada, inútiles en Cavite y en Santiago, sirvan ahora para privar al enemigo de un momento de orgullo y a nuestros ojos quiten la visión horrible de aquel dolor inmenso.

Tal vez el estampido de una carga de dinamita tenga el poder de avocar todo lo pasado y sea el primer paso para volver, ya que en 1898 nuestro pueblo vivía en la incertidumbre de una sortadera incomprensible.

## VAPOR NAUFRAGADO

En las playas del Sabinat distante del puerto de Almería unas 18 millas y como a una de tierra se encuentra naufragado el vapor inglés «Mark Lane», que procedía de Cardiff con un cargamento de 2.600 toneladas de carbón aproximadamente.

Debidamente autorizados por los Underwriters, ofrecemos en venta el casco de dicho buque con sus maquinarias, calderas, maquinillas, anclas, cadenas y demás efectos que existan a bordo como así mismo su cargamento de carbón; debiendo tener presente los señores licitadores que las ofertas que nos hagan deben ser separadas para buque y cargamento y que el precio que aceptemos por ambas, será completamente libre para los aseguradores y por tanto de cuenta de los señores compradores los derechos de Aduana y demás gastos. Pueden dirigir sus ofertas por carta los señores licitadores a esta Agencia del Lloyd haes a el 28 del corriente.

Mac. Andrews & Co. Lloyd's Agents.

## Gravámen sobre gravámen

En el proyecto de Ley para los presupuestos del Estado que deben regir durante el año próximo; se proponen por el ministro de Hacienda, los siguientes aumentos en la tributación:

Un 100 por 100, sobre la cuota por contribución industrial, que en la actualidad satisfacen los banqueros.

Un 15 por 100 sobre las que satisfacen los comerciantes e industriales matriculados en la tarifa tercera.

Un 10 por 100 sobre las que pagan los comerciantes e industriales matriculados en las tarifas primera, segunda y cuarta.

Un 4 por 100 sobre el gravámen que en la actualidad satisfacen las Sociedades anónimas de fabricación.

Al mismo tiempo se propone el establecimiento de un impuesto de 20 pesetas por tonelada de sal destinada al consumo.

Un recargo arancelario de 10 por 100 sobre los derechos de importación de los productos coloniales, y

Un impuesto de 0'04 pesetas por metro cúbico de gas; 0'08 por kilovatio-hora de electricidad y 0'05 por kilogramo de carburo, que se destine al consumo público.

Por si no eran bastante los tributos y arbitrios de todas clases que recaen sobre el contribuyente, viene ahora el Sr. Ministro de Hacienda estableciendo nuevos recargos sobre las clases mercantiles del país, como si estas fueran manantial inagotable de recursos económicos.

Ya el año pasado se empezó a manifestar esa tendencia, con la incorporación a las cuotas de contribución, del 20 por 100 del impuesto de guerra, más otro 20 por 100 sobre la suma de ambas cifras.

Los contribuyentes a quienes afectaba ese aumento, lo aceptaron por patriotismo; pero estaban muy lejos de suponer que a los pocos meses, viera un nuevo proyecto de Ley a proponer nuevos y cuantiosos recargos que, para gran número de industrias y comercios, han de resultar verdaderamente confiscadores.

De entrar en vigor el proyecto de presupuestos que en la actualidad se discute en el Parlamento, resultará que para el año de 1913, los comerciantes e industriales comprendidos en las tarifas de la contribución industrial y de comercio, pagarán el 115 por 100 de recargo, sobre la cuota asignada en la respectiva tarifa de la Ley vigente.

Un comerciante, por ejemplo, que en la actualidad satisface una contribución de 500 pesetas al año por la cuota para el Tesoro, según tarifa y epigrafe correspondiente a la clase de negocio que desarrolla, tendrá que satisfacer el año próximo lo siguiente:

	Pesetas.
Cuota para el Tesoro	500'
20 por 100 de impuesto de guerra incorporado a la cuota	100'
10 por 100 sobre la suma de ambas cifras	60'
10 por 100 del nuevo recargo, sobre las 600 pesetas.	60'
2 por 100 para la Cámara de Comercio sobre las 726 pesetas anteriores.	14'52
40 por 100 de recargo municipal sobre las 726 pesetas.	290'40
6 por 100 de cobranza sobre las 726 pesetas.	43'56

Total 1.074'48

El sostenimiento de esta bárbara tributación, aparte de las mi-

les gabelas que sobre el comercio gravitan con pesadumbre enorme, lo creemos imposible; y aunque algunas corporaciones económicas que representan a las clases mercantiles e industriales del país han protestado de estos nuevos recargos, sometemos esta importantísima cuestión al estudio inmediato de la Cámara de Comercio y Círculo Mercantil de Almería para que uniendo su protesta a la de entidades análogas, eviten ese nuevo despojo a los quebrantados intereses de sus representados.

## Curiosa estadística

Durante el año pasado, asistieron a las plazas de toros de España 6.976.000 espectadores.

En las 392 plazas que hay en la Península se dieron 872 corridas. Calculando, como término medio, el precio de entrada a 3 pesetas por espectador nos encontramos con que el pueblo español ha invertido en la lista nacional durante el año 1911 la enorme suma de 20.928.000 pesetas.

Existían en 31 de Diciembre, 44 matadores de toros, 324 matadores de novillos y 1.148 toreros de cuadrilla que cobraron cerca de 1.000.000 de pesetas.

Solamente Matasquito ganó por sí 60 corridas del pasado año, la suma de 390.000 pesetas, ó sea el equivalente a la renta de un capital de 90 millones, al 4 por ciento.

Mientras que el pueblo se muere de hambre, ese mismo pueblo dedica cerca de 25 millones a su fiesta favorita.

Los toros estoqueados en España durante 1911 fueron 4.394 cuyo valor ascendió a 5.318.000 pesetas.

El número de caballos sacrificados bárbaramente fué el de 5.618, sin que de esta mortandad se preocuparan gran cosa las Ligas protectoras de animales que poseemos en España.

Los toros mataron a 10 diestros e hirieron a 163, a estos criminales, la magistratura presta una absoluta indiferencia.

En las 872 corridas del año pasado se registraron 875.000 casos de borrachera escandalosa y 846.500 de borrachera más tranquila. Suponiendo no fuera más que un litro la cantidad de vino ingerido por los 1.821.500 amantes de Baco, nos encontraremos con cerca de 2 millones de litros de vino que al precio de 30 céntimos término medio, arrojan un total de 600.000 pesetas que se distrajeran de las atenciones más apremiantes del hogar.

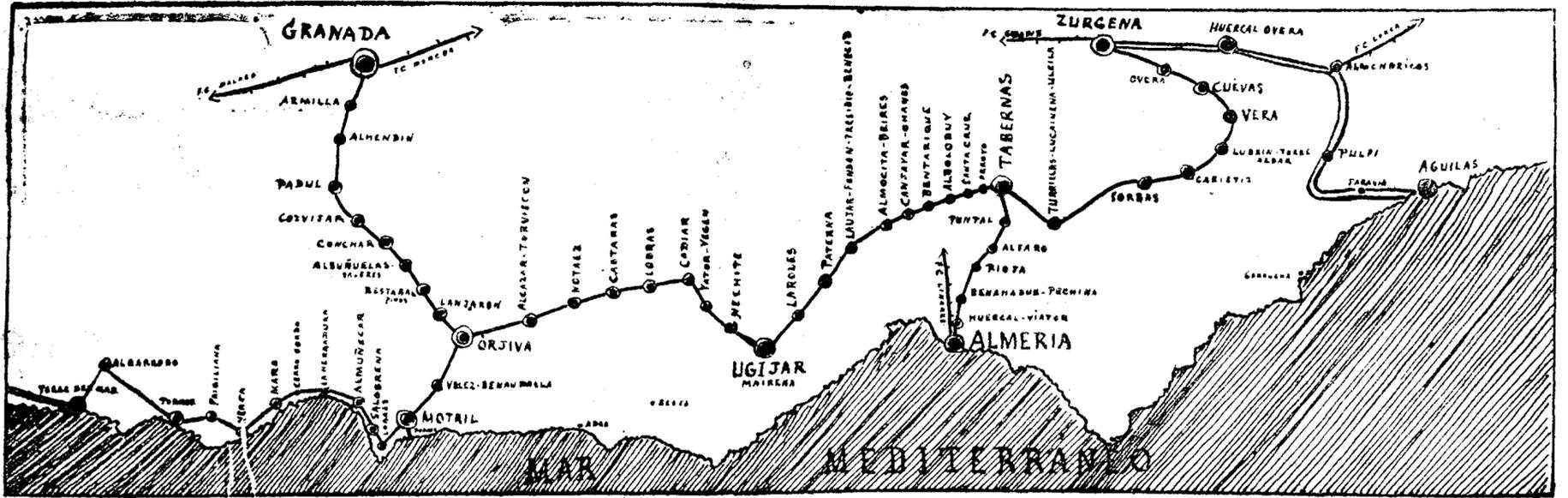
Calculando en 50 céntimos por espectador, término medio el gasto en comestibles que cada uno consume en la plaza, hallaremos una suma de 3.188.000 pesetas invertidos en vitualias que menos cabarón los ingresos por igual concepto en las despensas de las casas particulares.

Para el transporte del público a las plazas, en coches y tranvías, se invirtieron 14.000 duros calculando solamente a 10 céntimos por espectador.

A ocho millones asciende el número de tarjetas postales que se lanzan anualmente al mercado nacional con vistas de toros y toreros y su precio oscila entre 10 céntimos a 1 peseta por postal. Calculadas a 15 céntimos, término medio, resulta que el público dedica 1.200.000 pesetas a la representación gráfica del espectáculo nacional.

Como comentario a esta estadística no se nos ocurre más que recordar que en España el 55'63 por ciento de sus habitantes no saben leer ni escribir.

# SOLUCION AL PROBLEMA DE LA MISERIA REGIONAL



## Ferro-carril estratégico de Torre del Mar à Zurgena

### Las carreteras del Estado

(Conclusión).

Si es que de una vez para siempre han de acabar los escandalosos hechos que vienen sucediéndose en todo cuanto se refiere a la construcción de carreteras, y si se quiere que en lo sucesivo la justicia venga a reemplazar a la polaretería, hay que presentar una ley muy radical, que excluya de toda intervención a caciques y personajes políticos.

Deberían ser los principales fundamentos de ella:

1.º Disponer que los Ingenieros de la Dirección general de Obras públicas preparen un cuadro de carreteras, mencionando el número proporcional que cada provincia tiene, en relación con la extensión y con la población, no computando a las grandes ciudades más que 50.000, ó aun si se quiere 100.000 habitantes, para que de esta manera no salgan exageradamente beneficiadas las comarcas en que están emplazadas las principales urbes. Este cuadro vendría a resultar muy parecido al que publicamos en uno de nuestros números anteriores.

Se vería en él, que hay provincias que disfrutan de 30, de 40, de 60 y hasta de 80 metros de camino por kilómetro cuadrado de superficie y 100.000 habitantes, al mismo tiempo que hay otras que no cuentan más que con 20, con 15 y hasta con 10 metros.

Al hacer ahora la distribución de los 7.000 kilómetros, ¿no es absurdo volver a derrochar otros muchos millones construyendo nuevas carreteras en las provincias que las tienen en enorme exceso, y no gastar el mismo dinero en otras provincias, de gran extensión, muy pobladas, que poseen ahora la octava parte de caminos que tienen las primeras?

La justicia exige que en esta ley se disponga de las 45 provincias, se separen las 15 primeras, que poseen de 30 a 80 metros de carretera por kilómetro cuadrado y 100.000 habitantes, y no se construya en ellas ninguna nueva limitándose la labor del Estado a terminar las que ahora se están ejecutando, hasta que lleguen a poblaciones de dos ó de tres mil habitantes, para que no queden interrumpidas en pleno campo.

Fuera de este caso, ya no se debiera dar ni un solo kilómetro de carretera nacional a estas privilegiadas provincias, y los proyectos incluidos en el plan por las respectivas Jefaturas de Obras públicas, debieran pasar a figurar en el de Caminos vecinales.

Los 7000 kilómetros cuya construcción autoriza la ley, habría que distribuirlos entre las 30 provincias restantes, dando a cada una de ellas un número proporcional a su extensión y su población, y al de carreteras que ahora ya poseen, este último dato en sentido inverso, a fin de que se les dieran pocos kilómetros a las que tienen ya bastantes, y se les dieran muchos a las que apenas tienen.

Luego, se debiera disponer en la ley, que la construcción de caminos se hiciera comenzando por las provincias de la tercera categoría, siguiendo luego por las de la segunda, hasta que, en seis ó siete años quedaran construidos los siete mil kilómetros, y entonces debiera darse ya por terminada la red de carreteras nacionales, sin que, por ningún concepto, pudiera añadirse ningún nuevo proyecto, aun cuando sirviera para favorecer intereses del personaje más influyente de España.

Con esta red, tendría nuestro país 51.000 kilómetros de carreteras nacionales, es decir, mucho más, en absoluto y relativamente, que tienen todas las naciones europeas, como dije en mi primer artículo.

Resultaría también, que a pesar de proceder ahora en sentido igualatorio, aún gozarían las 15 provincias que figuran en la primera categoría antedicha de un número de kilómetros mucho mayor que el de las 30 restantes, y ya con este beneficio debieran darse por satisfechos los codiciosos magnates de la política, los cuales, al querer llevar ahora a sus provincias y a sus distritos la mayor parte de los 7.000 que están en litigio, parece como que todos sus ideales queden limitados a explotar al país, a costa del principio de la justicia y de los intereses generales de toda la nación y de todos los españoles.

A. Settler.

### El alumbrado público

El miércoles pasado acordó por unanimidad el Ayuntamiento de Castellón de la Plana, municipalizar el servicio de alumbrado eléctrico de la ciudad.

En estos días se están estudiando por una comisión especial los varios proyectos presentados, al objeto de adoptar el más conveniente.

Tome nota de ello la Comisión de Alumbrado del Ayuntamiento de Almería, ya que, según nuestras noticias, una respetable Compañía de electricidad ha propuesto al Municipio el alumbrado eléctrico de la capital bajo la base de la municipalización de dicho servicio, en condiciones extraordinariamente beneficiosas para los intereses públicos.

### Los republicanos

En la Asociación Popular de Enseñanza se celebró ayer domingo la reunión a que la minoría republicana del Ayuntamiento había convocado a sus correligionarios, para deliberar acerca del problema de la vuelta de los concejales del partido a la Corporación municipal.

La mayoría de las opiniones se pronunció en sentido afirmativo; pero dejando a la determinación de los propios concejales la fijación de la fecha en que deban verificarse, previa la publicación de un manifiesto en que expliquen los motivos de su actitud.

Por de pronto no asistirán a la sesión municipal de hoy.

### Los ferrocarriles del Sur

La Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España, satisfará a partir del 1.º de Julio próximo a razón de pesetas 7'50 mediante deducción de los impuestos, el cupón trimestral de las obligaciones 6 por 100 Moreda á Granada, vencidos a dicha fecha. El pago se efectuará en las oficinas de la Compañía en Almería Granada y Madrid.

### Audiencia

#### Señalamiento para hoy.

La causa del Juzgado de Almería, señalada para hoy, contra Emilio Fornovi Fernández por calumnias por medio de la prensa, se ha suspendido por enfermedad del procesado.

Abogado.—Don Plácido Lagle.

Procurador.—Don Manuel Rallo.

### Sucesos

En la Casa de Socorro fueron atendidos ayer los siguientes individuos.

Filomena Sanchez Ruiz, de 53 años, con fractura completa del antebrazo izquierdo producida por una caída.

Francisco Gonzalez Torres, de 6 años, con erosiones en la región frontal.

Maria Martínez Fernandez, de 32 años, con una luxación en la articulación del brazo izquierdo producida por una caída.

### Notas militares

#### Consejo Supremo

En la Sala de Justicia del Consejo Supremo de Guerra y Marina se verá hoy 24 la causa contra el paisano A. de la C. S. y otro, por daños.—Defensores señores López y Tallo.

Martes 25. Vista de la causa seguida contra T. R. C., por insultos a fuerza armada.

Ponente, señor Alsina; defensor primer teniente de Infantería, don José Rodríguez.

Miércoles 26. Vista de la causa seguida contra el cabo de Infantería F. A. V., por sustracción de efectos en edificio militar.

Ponente, señor Herrera; defensor, capitán de Infantería, don Manuel Alvarez.

Jueves 27. Vista de la seguida contra M. D. D., por robo.

Ponente, señor Peña, defensor señor Tallón.

### De sociedad

Esta noche a las 9 contraerán los lazos del matrimonio la señorita Carmen Toranzo hija de nuestro querido amigo el notario don José y don Juan Cruz, hijo de nuestro buen amigo don Francisco Cruz Ferrer. La boda se celebrará en el domicilio de la novia.

Deseamos a los contrayentes una eterna luna de miel.

Para Londres salió ayer el capitán Mister Barge, inspector de siniestros de la importante Sociedad inglesa de Seguros Marítimos «Lloyd's» que representan en Almería los señores Mac Andrews y Compañía.

Para Beires ha salido el ingeniero de la Compañía minera Sorria, don Antonio Gonzalvez Porto.

El coronel de Ingenieros don José Ramirez Valero salió ayer para Madrid y La Coruña, efectuándolo también para la Corte, su hijo don José que va a ingresar en la Academia.

El capataz facultativo de minas don Aureliano Buendía ha salido para Granada y Málaga.

Con objeto de pasar una temporada en Tabernas, salieron ayer para dicho punto don Luis Puig y familia.

Ha regresado de Tarrasa el nuevo perito electricista don José Pérez Almansa, hijo de nuestro distinguido amigo el director de «El Popular».

Procedente de Guadalajara ha llegado a esta capital D. Aureliano Idáñez Fernández, alumno de aquella academia de ingenieros militares.

El comerciante en frutas don Antonio Blanes Navarrete, ha llegado de Gergal.

Hoy sale para Berja la Comisión de catedráticos de este Instituto, con objeto de verificar los exámenes de fin de curso a los alumnos de los colegios incorporados.

Hoy celebra sus días nuestro querido amigo el co-propietario de este periódico don Juan Rull, a quien deseamos felicidades sin cuento.

### Instrucción pública

#### Acuerdos importantes

La Asociación del Magisterio ha adoptado en la última sesión celebrada, entre otros acuerdos, los siguientes:

Que a los maestros que hayan obtenido escuelas por oposición y se hallen en comisión con el sueldo de 1.000 pesetas se les considere comprendidos en el artículo tercero del reglamento, teniendo derecho al percibo de la gratificación por la enseñanza de adultos.

Que las escuelas públicas de Celanova, regentadas actualmente por religiosos, se provean por los medios legales. Que así se haga con todas las que se hallen en el mismo caso.

Que los maestros ascendidos por el censo de población, a quienes no se aplicó la Real orden de 30 de Julio de 1901 al confeccionar los escalafones provinciales se les coloque en el lugar correspondiente a su categoría

cuando se rectifique el escalafón general definitivo.

Que los maestros ascendidos por el censo de población a 825 pesetas a quienes se aplicó la Real orden de treinta de Julio de 1911, y que por turno especial de oposiciones del reglamento de 3 de Junio de 1900 obtuvieron posteriormente plaza, figuren en su categoría con la antigüedad correspondiente a la que obtuvieron la plaza por oposición.

### La Sociedad de autores

Se nos asegura que ha sido nombrado representante de la Sociedad de Autores nuestro querido amigo y compañero en la prensa, don Carlos Pérez Burillo, en sustitución de don Miguel Gómez que venía desempeñando dicha representación.

Felicidades calurosamente al amigo Pérez Burillo por su nombramiento, al mismo tiempo que enviamos nuestros plácemes más sinceros a la sociedad por el acierto que ha tenido en la elección.

### Noticias

Ha sido puesto en libertad Manuel Fernández Millán que estaba detenido en esta cárcel preventiva.

Anoche quedaban reclusos en dicho establecimiento 47 hombres y 4 mujeres.

En la calle de la Infanta produjo ayer un formidable alboroto una mujer, cuyo nombre no hemos podido averiguar, que agredió a un muchacho de corta edad por el delito de haber reñido ésta con un hijo suyo.

### DE MARINA

Vapores que entraron ayer en nuestro puerto.

«Segundo» de Málaga con carga general.

Vapores que salieron ayer de nuestro puerto.

«Tordera» con carga general para Melilla.

«Segundo» con idem idem para Cartagena.

Anoche quedaron en puerto.

«Velarde» descargando carbón y sale hoy 24 para Barcelona. Se esperan hoy.

«A Lázaro» de Barcelona con destino para Melilla con general. «Edinburgh» de Palma de Mallorca para cargar esparto.

### Surtido en plantas

En el establecimiento LAS GAMELIAS Paseo del Principe, (frente al Café Nuevo), se acaba de recibir un variado surtido en plantas, las que tan buen nombre han alcanzado por sus excelentes resultados. Hay existencia en tierra de Brezo y plantas maderables en eucalipto, pinos y pimenteros, los hay por millares y a precios económicos.

Juan Capel Alvarez

## "HISPANIA"

**COMPANIA GENERAL DE SEGUROS**

Capital social suscrito. . . 3.000.000 de ptas.  
Capital total desembolsado 2.300.000 "

Accidentes del trabajo. Accidentes Individuales. Coches y caballos. Automóviles. Incendios. Responsabilidad civil. Profesiones liberales. Roturas de cristales. Clínicas particulares en Bilbao, Gijón, Cuenca y Barcelona. DOMICILIO SOCIAL, CORTES 651, BARCELONA. Delegaciones y Agencias en las principales poblaciones de España. Autorizada por R. O. de Noviembre de 1909

**Vicente y Diego Juan Alarcón**  
Glorieta de San Pedro, 3.—Teléfono núm. 228

## ¡Almerienses, no equivocarse!

Las dos funerarias que hay en la calle Real de la Cárcel, son de los HIJOS DE MANUEL ANDRES PEREZ.

**ANTONIO MARIN DURAN**  
se trasladó a su FUNERARIA

**"LA SOLEDAD"**  
28 Granada 28.—Teléfono número 144

Visita esta funeraria antes que ninguna otra y os convencereis de que es la que hace con más economía los servicios funerarios, desde el más lujoso al más económico.

ABIERTA DURANTE EL DIA Y LA NOCHE  
Dispone del servicio de carruajes